

Alléers användning genom tiderna i Sverige

– En bakgrund till alléns framtida utveckling



Isabelle Vramsten

SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet Alnarp

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, LTJ

Område Landskapsarkitektur

Författare: Isabelle Vramsten

Titel: Alléers användning genom tiderna i Sverige

Hur har alléer använts genom tiderna i Sverige? – En bakgrund till alléns framtida användning

Engelsk Titel: The use of road avenues through time in Sweden

How have road avenues been used through time in Sweden? - A background for the future use of road avenues

Program/utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet 300 hp

Huvudområde: Landskapsarkitektur

Nyckelord: trädrad, allé, landsvägsallé, allégata, kulturlandskap, landskapselement, miljöstöd

Handledare: Boel Persson, Område Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

Examinator: Allan Gunnarsson, Område Landskapsutveckling, SLU Alnarp

Kurskod: EX0649

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Utgivningsort: Alnarp

Månad, år: maj, 2011

Serie: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Omslagsfoto: Nya Allén i Göteborg, Fotograf: Isabelle Vramsten

”Alléträdens organiska form, inordnade i arkitekturens geometri låter osökt det naturliga landskapet övergå i det byggda.” – Pär Gustafsson, 1985

*”Av makt där den är entrérummet till slott och herrgård, men av hem när den visar vägen till gårdstunet. Av styrka och elegans längst paradgator, men av mjukhet och stöd längst en byväg.” – Redaktionen i *Utblick Landskap* 1985*

Sammandrag

Allén är en landskapsstruktur som har många olika skepnader, allt från den pampiga lindallén i staden, en vindpinad oxelallé vid en kustväg till en gammal fruktträdsallé på landet intill en bondgård. Alla dessa exempel på allé visar på olika användningsområden med olika syften. Men hur kommer det sig att allén ser ut som den gör? och hur används allén idag? Dessa frågor gjorde mig nyfiken på att ta reda på mer om allén och dess historia för att få en förståelse för alléns bakgrund och därifrån dra slutsatser för att kunna skissa på idéer för framtidens alléanvändning.

Uppsatsen är en litteraturstudie som berättar om historiens och dagens användning av alléer i Sverige. Huvudfrågan lyder: **Hur har alléer använts genom tiderna i Sverige?** För att besvara huvudfrågan diskuteras även frågorna: Hur har alléer använts genom historien i Sverige? Hur används alléer i Sverige idag?

Alléer har använts på flera olika sätt i Sveriges historia och varierat i popularitet. Användningsområdena kan delas in i tre sorters alléer, enligt Rune Bengtsson: landsvägsallén, allén vid slott, gods och herrgård och allén i staden. Allén kom till Sverige på 1600-talet för att nå sin topp i användning under 1800-talet för att sedan gå ner i användning igen. Idag är allén mestadels ett kulturminne och en påminnelse om forna tiders ideal.

Min slutsats är att allén har så många kvalitéer och stor potential till att användas även i dagens och i framtidens Sverige eftersom att syftena som fanns förr till att plantera alléer fortfarande finns kvar. Landskapsarkitekter behöver se allén som ett samtida landskapselement och inte endast som ett kulturhistoriskt.

Abstract

The road avenue is a multi shaped structure in the landscape, from a grand avenue of lime in the city, a windswept road avenue by the sea to an old road avenue of fruit trees in the country close to a farm. All those avenues show different ways of use with different purposes. But why does the road avenue look the way it does? And how is it used today? These questions made me want to know more about the road avenue and its history in order to get an understanding of its background to be able to draw conclusions and draw some ideas for the future use of the road avenue.

This paper is a study of literature that describes the historic use and the current use of road avenues in Sweden. The main question is: **How have road avenues been used through time in Sweden?** In order to answer the main question these questions are also discussed: How have road avenues been used historically in Sweden? How are road avenues being used today?

The areas of use could be split into three categories, according to Rune Bengtsson; the road avenue, the road avenue by a castle or estate and the avenue in town. The road avenue came to Sweden during the 17th century and peaked in use during the 19th century to later on be used less. Today the road avenue is mostly a cultural memory and a reminder of the ideals of past time.

My conclusion is that the road avenue has many qualities and a great potential to be used today and in the future Sweden due to that the reasons of planting a road avenue historically are still there today. The landscaping architect needs to acknowledge the road avenue as contemporary structure in the landscape and not only as a historical one.

Förord

Alléer har alltid fascinerat mig. Även om jag inte är en person som annars uppskattar strikt symmetri så har allén både en pampighet och en mjukhet i sin form som gör den tilltalande. Jag ville helt enkelt veta mer om allén, dess historia, användning och framtid. Jag har lärt mig otroligt mycket under arbetets gång med den här kandidatuppsatsen och är definitivt inspirerad inför framtiden.

Några som har hjälpt mig under arbetsprocessen är min mamma Kerstin Vramsten som har läst och kommenterat, min sambo Patrik Tuason som även han har läst och kommenterat. Min handledare Boel Persson har verkligen fått mig att tänka till, vilket alltid är nyttigt, och klasskompisen Gabriel Barrioz som har korrekturläst noggrant. Jag vill även tacka Anna Petersson som tog sig tid att hjälpa mig med intressant litteratur.

Tack till er alla!

Malmö
2011-05-20
Isabelle Vramsten



Fig. 2 Liten allé vid Hagabion i Göteborg

Innehållsförteckning

Sammandrag

Abstract

Förord

Inledning	7
Bakgrund	7
Syfte och Mål	7
Frågeställning	7
Metod och Material	8
Avgränsningar	8
Definitioner	9
Hur har alléer använts genom historien i Sverige?	10
Fram till år 1500	10
1500 och 1600-tal.....	11
1700-tal.....	13
1800-tal.....	15
1900-tal.....	18
Hur används alléer i Sverige idag?	20
Diskussion	24
Metodkritik	31
Slutord	32
Källor	33

Bakgrund

Tanken att skriva den här uppsatsen om alléer uppstod under en föreläsning när en lärare tog upp frågan om alléer alltid måste se likadana ut. Allén i sin klassiska barockform innehåller samma trädslag och står i två raka rader längs en väg, men måste det alltid vara så? Allén blir väldigt känslig när den endast innehåller ett trädslag om det trädslaget drabbas av sjukdom. Det finns så många almalléer som har fått sågas ner, vilket förändrar landskapet drastiskt. Blandalléer ger en mer motståndskraftig allé. Sen väcktes även tankar om hur alléerna ser ut. Behöver en allé bestå av just två raka rader för att uppfattas som en allé eller kan en ny form av exempelvis klungor av träd längst en sträcka ändå uppfattas som en alléliknande struktur och innehålla samma kvalitéer?

Dessa tankar är spännande och mycket komplexa eftersom allén kan studeras från olika synvinklar; landskapsarkitektur, kultur och naturvård. Alléns historiska bakgrund är även den komplex och har påverkats av många faktorer. När ett förslag om en framtida allé skall göras känns det självklart att först se tillbaka på hur alléer har använts tidigare för att få en förståelse för alléns betydelse.

Den här uppsatsen är en historisk beskrivning av hur trädrader och alléer har använts genom tiderna i Sverige för att sedan övergå i en diskussion om framtidens användning av alléer. Med användning av alléer menas placeringen av dem och anledningen till att de planterats. Jag vill undersöka hur allén har använts som element i olika sammanhang, till exempel vid en landsväg eller längs infarten till ett gods.

Mål och Syfte

Uppsatsens mål är att göra en historisk beskrivning och jämförelse av hur alléer har använts genom tiderna i Sverige och fram till idag, vilket ska kunna ligga till grund för egna slutsatser om alléns framtida användning.

Syftet är att uppsatsen skall ge mig en förståelse för alléns användning och funktion genom historien så att jag, eller någon annan, skall kunna skissa på idéer till alléns framtida användning.

Frågeställning

Min frågeställning grundar sig på min huvudfråga: **Hur har alléer använts genom tiderna i Sverige?** Som en introduktion till uppsatsen definieras först ordet allé.

Uppsatsen berättar om historiens och dagens användning av alléer i Sverige. Frågor att besvara är:

Hur har alléer använts genom historien i Sverige?

Hur används alléer i Sverige idag?

Efter utredning av dessa två frågor kommer en slutdiskussion som återigen diskuterar huvudfrågan; Hur har alléer används genom tiderna i Sverige? Men även frågorna: Vad kan ha styrt förändringen av användningen? Finns det stora skillnader i användningen då och nu? Till sist kommer mina egna slutsatser och tankar om framtidens användning av alléer. Då diskuterar jag frågan: Hur skulle alléer kunna användas i framtiden?

Frågeställningen i punktform

Vad är en allé?

Hur har alléer använts genom tiderna i Sverige?

Hur används alléer i Sverige idag?
Vad kan ha styrt förändringen av användningen?
Finns det stora skillnader i användningen då och nu?
Hur skulle alléer kunna användas i framtiden?

Material och Metod

Hur har alléer använts genom tiderna i Sverige? För att svara på den frågan har jag gjort en litteraturstudie med sökkriterierna att källorna skall ta upp alléns användning, dvs. var den är planterad och i vilket sammanhang.

Sökord som jag har använt är: allé, landsvägsallé, tree avenue, road vegetation. Databaser som jag har använt är Alnarpsbibliotekets egen sökkatalog LUKAS, google scholar och Scopus. Dock har jag inte hittat många artiklar utan fler böcker. De största verken som jag har läst är Patrik Olssons *Alléhandboken* och Rune Bengtssons *Svenska Landsvägsalléer*. Det var svårt att hitta relevanta källor, men det som fungerade bra var att använda de två böckernas referenslisor och leta vidare därifrån.

De källor jag läst är dels historiska och dels sekundära nutids källor som beskriver historien för att svara på frågan **Hur har alléer använts genom historien i Sverige?** och dels samtida källor för att svara på frågan **Hur alléer används i Sverige idag?**

För att svara på de ovanstående frågorna är uppsatsen indelad i olika delar. Först kommer en historisk tillbakablick som i sin tur är indelad i olika epoker. De olika epokerna beskriver hur alléer har använts som landsvägsallé, privat allé samt allé i staden, en indelning av alléer som Rune Bengtsson skriver om i sin bok *Svenska Landsvägsalléer* (1996, s.10). Varje epok har en sammanfattning. Efter den historiska tillbakablicken kommer en beskrivning av hur alléer används idag. Den samtida beskrivningen innehåller även den samma rubriker om landsvägsallé, privat allé och allé i staden men den samtida beskrivningen innehåller även en rubrik om aktuell lagstiftning och natur och kulturvården. Uppsatsen avslutas med en slutdiskussion där alléns användning genom tiderna beskrivs och alléers användning under de olika epokerna jämförs. Till sist skriver jag om vad jag anser om alléns framtida användning utifrån mina egna slutsatser om historiens och dagens användning.

Avgränsningar

Uppsatsen behandlar alléns och trädradens framväxt och utveckling i Sverige mot bakgrund av alléer samt trädtrader planterade i Europa. Därav har källor som behandlat alléer och trädtrader utan någon koppling till Sverige valts bort. Uppsatsen diskuterar frågan om alléns användning och därmed har källor som enbart behandlar alléers utseende, skötsel och förvaltning också valts bort.

Definitioner

Vad är en allé?

Själva ordet allé kommer från franskans allér: att gå, och allé: gång och började användas under barocken tillsammans med andra trädgårdsord som fontän och parterr (Olsson, 2005, s.7). Ordets betydelse syftar på att man rör sig igenom allén, en rörelse som kan ha olika hastighet.

Hur definieras ordet allé?

Sveriges Nationalencyklopedi definierar allé på följande sätt: väg eller gata med träd planterade på båda sidor, vanligen i enkla rader men ibland även i flerdubbla led. (*Nationalencyklopedin*, 2011, uppslagsord: allé)

Förordning (1998:1252) i Miljöbalken om områdesskydd enligt miljöbalken definierar allé på följande sätt: Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd (Miljöbalken 1998:1252, [online], 2011-04-10).

Enligt Jordbruksverkets "Definitioner av värdefulla landskapselement" är en allé följande: anläggning av minst 7 träd ursprungligen planterade längs en väg. Anläggningen kan vara enkel eller dubbelsidig (Jordbruksverkets definitioner, [online], 2011-04-10).

När dessa definitioner jämförs så är de ganska olika och kommer inte ens fram till att en allé har trädrader på två sidor av en väg. Den definition av allé som används i uppsatsen är den från Nationalencyklopedin eftersom att det är den definitionen som är mest generell utan bestämmelser av mängden träd eller trädens ålder.

Rune Bengtsson har i sin bok *Svenska Landsvägsalléer* delat in allén i tre sorters alléer: slotts och herrgårdsallén, landsvägsallén och allén i staden. (Bengtsson, 1996, s.10) Alla dessa tre alléer kommer att bli omnämnda och diskuterade i uppsatsen.

Hur har alléer använts genom historien i Sverige?

Fram till år 1500

De allra första alléerna som planterades fanns inte i Sverige, men de har påverkat alléanvändningen i Sverige. Träd planterade i rader har alltid funnits skriver Friberg, så länge som människor har haft trädgårdar. De gamla egyptierna dekorerade tempelplatsen i Konungarnas dal på 1200-talet f.kr med alléer, detta står beskrivet med hieroglyfer (Friberg, 1985, s.8). Bengtsson skriver också han om den tidiga alléanvändningen som visas på bilder och reliefer bl.a. i pyramiderna samt på reliefer gjorda under perioden då kulturerna vid floderna Euftrat och Tigris blomstrade (Bengtsson, 1996, s.11).

Romarna (romartiden ca 400 f.kr- 700 e.kr) använde allén på tempelplatser, torg och längs vägar. I de 'Fyra böcker om Arkitekturen' som Palladio skrev under renässansen citerar han den romerske läromästaren Vitruvius om vägar utanför staden.

"Vägar utanför staden bör man göra breda och bekväma och på båda sidor om dem plantera träd, som på sommaren skydda de vägfarande mot solens hetta och med sin grönska vederkvicka deras ögon." (Friberg, 1985, s.8)

Allén fyllde redan då en viktig funktion längst vägarna, en användning som spred sig genom tiden. Bengtsson skriver att alléer utvecklades tillsammans med vägnätet. Ett vägnät som det fanns lagstiftning i Sverige redan på 1200-1300-talet om. Lagstiftningen talade om att vägar skulle skötas och röjas och även att fler skulle byggas. Tidigare än så fanns det muntliga lagar om vägunderhåll. Det var dock först under 1600-talet som alléer vid vägarna blev vanliga i Sverige (Bengtsson, 1996, s.12). Fram till år 1500 fanns det inte några idag kända alléer i Sverige, men allén fanns i andra delar av världen.

1500- och 1600-tal

Landsvägsallé

Bengtsson skriver om hur vägarna blev ännu viktigare i Sverige under stormaktstiden på 1600-talet då Sverige växte och kungen behövde ett bra vägnät för kronans transporter. Då blev häst och vagn vanligt vid längre transporter och större krav ställdes på vägarnas underhåll och bredd (Bengtsson, 1996, s.12). Vägarna utvecklades och det ledde till att landsvägsalléer och trädrader längs vägarna började anläggas på 1600-talet i Sverige.

Sverige var ett fattigt och utarmat land till följd av alla krig under stormaktsperioden. I jordbruket användes fortfarande medeltida metoder som bland annat hade bidragit till ett näst intill trädöst jordbrukslandskap, främst i Skåne. Bönderna svedjade stora områden för att förbättra åkerjorden och få mer betesmark samtidigt som de högg ner träd för bränsle. När träden tog slut tvingades folket elda med hö och torv (Bengtsson, 1996, s.13).

Privata alléer

Renässansen föddes i Italien under 1500-talet och var pånyttfödelsen av de antika idealen. Det som skiljde renässansen mest från medeltiden var människans syn på sig själv skriver Hansson.

”Från att under medeltiden ha betraktats som en del i en gudomlig ordning uppfattades människan allt mer unik och självständig [...] Människan ställdes mitt i världen - hon var dess centralpunkt och alltings mått.” (Hansson, 1997, s.35)

Så skriver Hansson i sin bok *De skånska trädgårdarna och dess historia*. Hansson skriver vidare att när nu människan var i centrum så ändrades rumsuppfattningen och man började arbeta mer med perspektiv och föremåls relation till varandra. För att skapa harmoni i trädgården använde man sig av symmetri där huvudaxlar av exempelvis dubbla trädrader eller pergolor gick igenom anläggningen och knöt ihop trädgården med byggnaden (Hansson, 1997, s.35).

Renässansens ideal kom till Sverige på 1600-talet skriver Hansson och adeln lade om sina trädgårdar efter den nya stilen. I trädgårdarna anlades korsgångar med planteringar med medicinalväxter, örter, prydnadsväxter och fruktträd i geometriska former. Lövgångar användes vanligtvis för att rama in hela trädgården. Alléer fanns närvarande i renässanssträdgården som strukturgivande och perspektivgivande element och som mindre alléer vid gångar i trädgården (Hansson, 1997, s.35-37). En målning över Maltesholms slott daterad till 1638 visar en symmetrisk örtagård och en prydnadsträdgård. Det finns en planritning från 1699 ritad av fortifikationsofficeren Burman över Kragheholms slott som visar 8 stycken blomkvarter och en lindallé som leder fram till dem (Hansson, 1997, s.46). Andra storslagna trädgårdar var de på Vrams Gunnarstorp och Krapperup. Krapperups trädgård låg på tre sidor av slottet varav den södra delen var indelad i 8 kvadratiske kvarter. Trädgården hade en mittaxel som var inramad av en allé (Hansson, 1997, s.47). Allén användes i slotten och godsens renässansinspirerade anläggningar som inramning och längst gångar, men hade ännu inte blivit vanlig hos bönder eller i städerna.

I Frankrike där barocken föddes ansåg man att det fanns tre viktiga element, allén, boskén och parterren (Friberg, 1985, s.8). Boské är en trädal; dekorativt formad grupp av buskar eller träd. Parterr är en typ av trädgårdsterrass eller geometriskt ordnade planteringsytor, vanligen i direkt anslutning till boningshuset (*Nationalencyklopedin*, 2011, uppslagsord: boské och parterr). Alléerna kunde vara både sammanvuxna, klippta, enkla eller i flera rader. Det viktigaste var att det fanns proportion och symmetri (Friberg, 1985, s.8).

Barockens ideal bestod i att knyta samman byggnad och trädgård i en strikt geometri. Allén var då ett utmärkt redskap för att rama in och skapa axlar att följa ut i landskapet (Bengtsson, 1996, s.12). Den kanske mest imponerande barockanläggningen från 1600-talet enligt Olsson är André le Nôtres Vaux-le-Vicomte och Versailles. Versailles har en tre km lång centralaxel och enorma ytor (Olsson, 2005, s.8). Centralaxeln och den rätta linjen var barockens sätt att tämja naturen och återta ordning skriver Kjell Lundqvist i sin artikel *Den rika rätta linjen* från 1996. Vidare skriver han att den rätta linjen är en del av naturen, då den återfinns i exempelvis lodräta bergväggar och horisontella skiffrar. Den rätta linjen är tydlig och ger stor effekt i landskapet (Lundqvist, 1996, s.49).

Idén om att använda allén i barockträdgården kom till Sverige under 1600-talet via bland annat André Mollet som drottning Kristina hade kallat till Stockholm för att försköna och uppdatera de svenska slottsträdgårdarna (Mollet, 1651, s.5). Mollet skriver i sin bok *Lustgården* om hur alléer skulle användas som strukturgivande element i trädgården tillsammans med boskén och parterren (Mollet, 1651, s. 4). I Sverige anlades alléer vid de nybyggda slotten och herrgårdarna och även vid vissa kloster skriver Bengtsson. Allén var då en symbol för makt och rikedom. Stormaktstiden bidrog med ett växande intresse för att bygga stora anläggningar likt dem i övriga Europa. (Bengtsson, 1996, s.12).

Sammanfattning

Vägarna blev viktigare under 1600-talet i Sverige än vad de hade varit tidigare. Vägarna sköttes och användes mer och mer under stormaktstiden (Bengtsson, 1996, s.12). Träd blev allt viktigare, speciellt i södra Sverige där svedjebruket och den växande befolkningen hade förvandlat landskapet till ett trädlöst odlingslandskap (Bengtsson, 1996, s.13). Allt detta ledde till att alléer så smått började anläggas i takt med att landsvägarna byggdes ut.

Det var inte bara längst vägarna som alléerna började användas utan även i slottens, godsens och herrgårdarnas parker och trädgårdsanläggningar. Influenserna från kontinenten var starka med både renässansens och barockens ideal. Allén planterades för att visa makt och storhet skriver Bengtsson (1996, s.12) samt att visa på en modemedvetenhet inom trädgårdskonsten. Allén hade gjort sitt intåg i Sverige både längs vägarna och på enskild mark.

1700-tal

Landsvägsallén

År 1734 skrevs en förordning i syfte att öka trädtheten i landet igen skriver Olsson. Förordningen hette "Förordning om Skogarna i Riket" och innebar att bönder tvingades plantera 12 stycken träd på sina gårdar, i hagar, längst vägar och i utmarker varje år för att inte bli bestraffade. Bönderna skulle plantera pil, alm, lind, lönn, ask eller andra lövträd, men ta hänsyn till vilken jordmån som fanns (Olsson, 2005, s.12). Tyvärr blev inte framgången så stor som man hade hoppats på. Bönderna hade inte viljan att tänka nytt menar Bengtsson, de klagade på att de inte hade någon plats att plantera träd på. Bönderna bodde i små byar med husen samlade och hade sedan åkrarna som smala remsor ut från byn. Innan skiftet gjordes i slutet av 1700 talet var det svårt för varje enskild bonde att plantera sammanhängande (Bengtsson, 1996, s.14). Där det planterades flest alléer var i närheten av större gods som ofta hade tillgång till plantmaterial i godsens lövskogar (Olsson, 2005, s.12). Som lösning på bristen på plantmaterial skrev Carl von Linné i Vetenskapsakademiens handlingar 1748 att man borde plantera en pil vid varje kyrka för att sedan kunna dela ut sticklingar till hela socknen (Olsson, 2005, s.12).

Bengtsson berättar vidare att år 1765 gjorde Landshövdingeämbetet i Malmöhus ytterligare ett försök till att få bönderna att plantera fler träd. De bestämde att vilda träd skulle planteras längst alla vägar. Träden skulle främst planteras som en reservresurs av bränsle och virke. Landshövdingeämbetet blev aldrig helt nöjda med mängden planterade träd, men andelen träd, framförallt pilar, ökade markant i Skåne (Bengtsson, 1996, s.14).

Ett uppsving för framför allt den skånska allén och trädplanterande över lag kom efter skiftet av jordbruksmarken skriver Bengtsson. Rutger MacLean var den första att skifta jorden vid sina ägor i Svaneholm 1785. Han ritade en karta där varje familj hade sitt hus i mitten av sina ägor, ägorna som satt ihop och formades till en fyrkant. Hela ägorna skulle ramas in av träd. Alla vägar skulle ha träd vid sidan och alla gårdar skulle plantera ett tunnland med skog norr om själva gården (Bengtsson, 1996, s.17).

Privata alléer

Barocken var fortfarande den rådande stilen skriver Hansson och ett exempel på en barockanläggning i Skåne är Kragheholm som grevinnan Christina Piper anlade under tidigt 1700-tal. Trädgården var rektangulär med både boské, perterrplantering och alléer. Hela trädgården, utom åt ett håll, var omringad av en kanal som i sin tur var omringad av en stor kastanjeallé. Anläggningen blev mycket uppskattad redan på den tiden och hade många besökare. Carl von Linné var där och även en man vid namn Hulphers gjorde en skåneresa 1759 och kommenterade just de stora kastanjealléerna (Hansson, 1997, s.70). Carl von Linné besökte även Vittskövle slott på sin resa genom Skåne 1749 och skrev att där fanns lind och pilalléer (Linné, 1749, s. 106). Andra kända barockanläggningar i södra Sverige är Maltesholm, Skabersjö och Övedskloster. Övedskloster har en av Sveriges mest storslagna alléer längst sin norra uppfart. Allén består av parklind med en kallstensmur utanför (Hansson, 1997, s.76).

Barocken utmanades av engelsmännens idéer om mer naturlika planteringar.

"Under 1700-talets första hälft sköljde nya intellektuella strömningar som pläderade för en ny och okonstlad naturuppfattning över Europa. Det vilda och naturliga höjdes till skyarna och ansågs vara bättre än den gamla uppfattning som försökte sätta tvångströja på naturen." (Hansson, 1997, s.82)

I boken *Trädgårdskonst* från 1858 skriver Daniel Muller om den engelska parken och alléns roll i denna som ett mer åsidosatt element.

”Vill man i en engelsk trädgård äfven anbringa raka gångar, såsom alléer, så bör detta ske sparsamt och med omtanke. [...] i en engelsk trädgård ofta tvungen att på vissa ställen genombryta alléen, hvarigenom den förlorar något af sin effekt.” (Muller, 1858, s.54)

Alléer i städerna

Pilalléer planterades vid infarter till städerna, bl.a. i Malmö och i Landskrona skriver Bengtsson. Även i Kalmar län planterades alléer vid staden. Carl Rippe var landshövding i Kalmar mellan 1773-1781 och på den korta perioden hann han förbättra vägnätet samt plantera många alléer. Det var enligt Bengtsson synd att bönderna inte tyckte om Rippe och hans arbetsmetoder och till följd av det förstörde många av hans planteringar (Bengtsson, 1996, s.14). Andra städer följde och vissa planterade sina alléer i slutet av 1800 talet till början av 1900 talet. Infartsalléerna markerade staden som mer betydelsefull och gav ett stadsmässigt intryck (Bengtsson, 1996, s.20).

Sammanfattning

Under 1700-talet kom planteringen av alléer vid landsvägarna igång ordentligt. Med statliga påtryckningar som *Förordningen om skogarna i riket* 1734 (Olsson, 2005, s.12) och *landshövdingeämbetet i Malmöhus läns bestämmelser* 1765 om att vilda träd skulle planteras längst vägarna (Bengtsson, 1996, s.14), så började alléer anläggas. Det blev ännu enklare för bönderna att plantera fler träd och alléer när deras jord var skiftad och därmed sammanhängande, vilket började ske i slutet av 1700-talet (Bengtsson, 1996, s.17).

Under 1700-talet var det inte endast privatpersoner som planterade alléer utan nu användes alléer, framförallt i pil, vid infarterna till städer. Allén började ses som ett element som förde med sig stadsmässighet (Bengtsson, 1996, s.20). Nu användes alléer längst vägar, vid slott och gods och som infarter till städer.

1800-tal

Landsvägsalléer

Riksdagen gjorde ett flertal kungörelser via landshövdingarna med början 1810 enligt Bengtsson (1996). Landshövdingarna beordrade då trädplantering och återplantering längst vägar. Alléerna och träden utmed vägarna ökade säkerheten, fram för allt vid snöoväder då träden förtydligade vägens sträckning, agerade vindskydd, förhindrade jordflykt, gav skugga, samt utgjorde en prydnad. Alléer planterades alltså med tvång (Bengtsson, 1996, s.17).

Hushållningssällskap och trädgårdsföreningar förde kampanjer på 1800 talet som fick folk att plantera fler alléer (Bengtsson, 1996, s.17). I Svenska Trädgårdsföreningens tidsskrift argumenterades det starkt för att fler träd och alléer skulle planteras i Sverige längst landsvägarna. Sällskapen och föreningarna jämförde Sverige med Frankrike och menade att man skulle sträva efter att följa Frankrikes exempel. I Svenska Trädgårdsföreningens tidskrift från 1884 skrivs;

”Enligt statistiska uppgifter från Åkerbruksministeriet i Frankrike utgöra de af staten underhållna landsvägarne i detta land inalles 37 500 km. Däraf äro för närvarande 14 500 km försedda med alléer och å 9000 km längd äro plantering under arbete.”

(Bengtsson, 1996, s.17, citat av Axel Pihl 1884)

Svenska Trädgårdsföreningen menade att vägrenen var en outnyttjad resurs och att där var perfekt att plantera träd, av många orsaker. Träden var, som nämnts tidigare, bra för att vägen skulle synas under dåligt väder, träden gav skugga och inte minst virke som bönderna själva kunde använda. Träden planterades dels för att det var fint men till störst del av ekonomiska och praktiska aspekter. Dessa alléer kallas nyttoalléer (Bengtsson, 1996, s.18).

Nyttoallén var vanligen planterad med pil men även med fruktträd och de planterades mest av praktiska skäl som namnet antyder (Bengtsson, 1996, s.19). Pilalléer och pilvallar planterades för att motverka jordflykten som var ett enormt problem för de skånska bönderna på slätten (Olsson, 2005, s. 10). De flesta pilvallarna planterades mellan 1820 och 1840. Pilarna planterades längst ägo gränser, i åkrar och vid vägar (Bengtsson, 1996, s.19). Det var vanligast att pilarna hamlades. Grenarna användes till djurfoder, korgflätning samt till staketbygge. Det var även fördelaktigt att pilarna inte blev så stora så att de skuggade grödorna (Olsson, 2005, s.13). De hamlade pilarna kom sedan att bli en symbol för den skånska landsbygden.

Hushållningssällskapen och även länsträdgårdsmästarna förde som flest kampanjer för plantering av alléer under 1800-talets senare hälft skriver Bengtsson. De förespråkade dels att fler träd skulle planteras vid vägarna som i Frankrike men även att fruktträd skulle planteras vid vägen som i Tyskland (Bengtsson, 1996, s.19).

I Tyskland började man plantera fruktträd som alléträd redan under 1600-talet skriver Gunnarsson i sin bok *Fruktträdsallén*. Det var lagstiftat från år 1663 att varje borgare som gifte sig skulle plantera 1-2 kärnfruktsträd längst en allmän väg. Markägaren planterade, förvaltade och skördade dessa träd (Gunnarsson, 1987, s.14).

I Sverige blev aldrig fruktträdsallén en lika viktig företeelse som i Tyskland men den användes en hel del längst landsvägar framför allt i Skåne. Sverige hade en helt annan bakgrund till fruktträd än vad Tyskland hade skriver Gunnarsson. I Tyskland hade bönder haft fruktträd på sina gårdar sedan 1600-talet för att sedan börja använda vägrenarna och plantera fler, men i Sverige hade inte fruktodlingen framskridit så långt vid början av 1800-talet (Gunnarsson 1987, s.29). När influenserna kom via Tyskland att vägrenen kunde användas till något så nyttigt som fruktproduktion så var det många i Sverige som protesterade. Varför skall vi plantera fruktträd längst vägarna när all frukt ändå kommer bli stulen (Gunnarsson,

1987, s.42)? I Tyskland hade man ju under 1800-talet vakter vid träden innan skörd för att motverka detta, samtidigt som fruktodling hade varit en tradition mycket längre än i Sverige. Den svenska trädgårdspressen lyfte frågan om fruktträdsalléer under 1850-talet, men fick då inget gensvar. Fruktträdsalléerna blev återigen framlyfta av hushållningssällskap och andra föreningar med motivationen att fruktträden gav bidrag till kosten samtidigt som de var estetiskt tilltalande (Gunnarsson, 1987, s.41). Mellan ungefär 1870 och fram till första världskriget var det lågkonjunktur och fattigt i Sverige, därför lockade argumenten att använda alla ytor till något nyttigt och produktivt, även vägrenarna (Gunnarsson 1987, s.58). Gunnarsson skriver att det krävdes vissa förhållanden för att fruktträdsallén skulle vara attraktiv.

”De är rester från en gången tid med andra levnadsomständigheter än dagens. En tid med villiga och billiga plockarmar, långa stegar, hungriga magar och nätta, rena transportmedel.” (Gunnarsson, 1987, s.9)

Privata alléer

Bönderna hade tidigare bott tätt i byar med åkermarken runtom sig, men jorden skiftades med stor framgång i hela Sverige, på liknande sätt om Rutger MacLean gjorde redan under 1700-talet. Laga skifte drevs igenom 1827. (*Nationalencyklopedin*, 2011, upplagsord: laga skifte) Olsson skriver att det dock tog lite tid för gårdarna att hämta sig och få bättre ekonomi igen. Det var inte förrän 1800-talets andra hälft som gårdarna började få råd med att bygga om gårdshus, uthus, trädgård och att anlägga en infartsallé (Olsson, 2005, s.12). De vanligaste alléträden var pil och alm. Pilen blev populär att använda för att den är både lättförökad och lättetablerad (Olsson, 2005, s.77).

Gods och herrgårdsägare planterade dock sina alléer frivilligt enligt Bengtsson. Alléerna förtydligade ägornas status och knöt ihop vägen med ägornas trädgård (Bengtsson, 1996, s.17). Det fanns även en hel del präster och landshövdingar som planterade alléer och engagerade sig i att skapa en träd tätare miljö (Bengtsson, 1996, s.18).

Bönderna tog efter adeln som hade planterat alléer på sina infartsvägar. De större gårdarna började plantera alléer i slutet av 1800-talet och de mindre i början av 1900-talet. Blandalléer var vanliga då bönderna tog de träd som fanns till hands. Det var endast adeln som hade råd med att importera träd, och då importerades vanligen parklind från Holland (Bengtsson, 1996, s.22). Under samma period planterades även alléer vid de flesta kyrkoinfarterna (Bengtsson, 1996, s.20).

Alléer i staden

I staden började alléer planteras under 1600-talet i exempelvis Tyskland skriver Linn (1985, s.11). Berlins berömda allé *Unter den Linden* anlades 1647, men det dröjde till 1800-talet innan allén kom till staden i Sverige. Det var borgarna som påverkade stadsbyggnaden och ville ha större promenadmöjligheter, offentliga parker och möjligheten att flanera i staden. Dessa nya grönytor och stråk kantade av alléer byggdes på gammal militär mark inne i städerna. Under denna tid myntades uttrycken boulevard och esplanad (Linn, 1985, s.11). Enligt *Nationalencyklopedin* är en boulevard en bred trädplanterad gata, ursprungligen anlagd på platsen för en befästningsvall och en esplanad är en bred gata, ofta kantad av träd (*Nationalencyklopedin*, 2011, upplagsord: boulevard och esplanad). En mycket känd boulevard som konstruerades under 1850-talet är Napoleon III:s Champs Elysées i Paris. I Sverige planterades den första allégatan i Göteborg 1823, den som idag kallas för *Nya allén* (se bild s.17). Den första esplanaden i Sverige anlades i Vänersborg 1834 (Linn, 1985, s.12).

1866 utförde juristen Albert Lindhagen en regleringsplan för Stockholm som var inspirerad av den stadsplan som fanns över Helsingfors skriver Linn. Regleringsplanen

innehöll ett esplanadsystem och var föregångare till byggnadsstadgan för rikets städer som uppkom 1874. Byggnadsstadgan innebar att alla städer måste ha offentliga planteringar. Det måste även finnas esplanader som främst skulle skydda mot brand i de förr väldigt täta städerna (Linn, 1985, s.12). Linn skriver även i sin artikel *Träd på rad i Stad* om hur allégatan blev vanligt förekommande. ”I de stadsbyggnadshanböcker som började ges ut mot slutet av 1800-talet är allégatan etablerad.” (Linn, 1985, s.12) Han skriver även att allégatan användes för att förbinda stadskärnan med de nya förorterna.

Under 1800-talet växte behovet av stadsparker fram i de täta städerna. Städerna hade blivit så trånga att inga grönytor förutom privata trädgårdar längre fanns kvar skriver Hansson. De styrande i städerna insåg att de behövde skapa gröna platser i staden där alla kunde vistas. (Hansson, 1997, s.166).

Kungsparken i Malmö började anläggas 1869 efter engelska parkideal. Parken innehåller slingrande gångar och träd i klungor, men mot kanalen och Malmöhus anlades även två lindalléer (Hansson, 1997, s.166)



Fig. 3 Nya allén i Göteborg, Sveriges första allégata som planterades 1823.

1805 skrevs en kunglig förordning av Gustav IV Adolf om att anlägga nya kyrkogårdar utanför tätbebyggt område i städerna eftersom de dåvarande kyrkogårdarna var fulla och allt för röriga (Hansson, 1997, s.155). Norra kyrkogården i Lund anlades 1816, men den gjordes om efter Carl Lundbergs ritningar på 1830-talet. Kyrkogården byggdes ut igen 1883, nu efter tyske Wiecks ritningar. Wieck anlade kvarter som han ramade in med lindalléer (Hansson, 1997, s.156).

Sammanfattning

Landsvägsalléer var väldigt viktiga under 1800-talet då man förstod att alléerna gjorde vägen säkrare, därför beordrades trädplantering (Bengtsson, 1996, s.17). Det var inte bara de styrande som tryckte på om att plantera alléer, det gjorde även hushållningssällskap och trädgårdsföreningar. Med alla dessa påtryckningar samt genom att jorden skiftades så planterade bönderna fler alléer. Alléer planterades för att förhindra jordflykt och bestod vanligen av hamlad pil, men även för att bidra med mat i form av frukt från fruktträdalléer (Olsson, 2005, s. 10). Alléerna planterades till största del för att vara till nytta, såkallade nyttoalléer.

I städerna började man använda alléer för att öka de rekreativa värdena i staden (Linn, 1985, s.11). Esplanader och boulevarder introducerades och användes inom stadsplaneringen. Stadsparker och kyrkogårdar anlades och även de innehöll alléer av olika sort. Nu användes alléer på landsbygden längst vägen och fram till de större gårdarna. Allén användes i städerna på ett flertal olika sätt.

1900-tal

Landsvägsalléer

I början av 1900-talet planterades många landsvägsalléer eftersom vägnätet byggdes ut och anpassades efter bilen skriver Bengtsson. I Västerbotten planterades björkar medan oxel planterades i kustnära områden som Skåne och Halland (Bengtsson, 1996, s.22).

Efter kriget, på 1940- och 50-talet, togs många av dessa infartsalléer och landsvägsalléer bort för att göra plats för en ökad biltrafik samt att minska risken för påkörningsolyckor (Bengtsson, 1996, s.21). Även inom jordbruket togs många alléer bort eftersom de nya maskinerna som ersatt hästen var betydligt bredare och inte kunde ta sig fram på de smala trädkantade vägarna. Hamling av träd blev olönsamt under 1900-talets andra hälft och hamling övergick till att bli natur- och kulturvård (Bengtsson, 1996, s.23).

Privata alléer

Under 1800-talet hade större gårdar börjat anlägga alléer vid infarterna och under 1900-talet var det de mindre gårdarnas tur. Längs en hel del infarter var det fruktträd som planterades. De flesta alléerna i Sverige planterades i Malmöhus län. Detta beror enligt Gunnarsson (1987, s.3) antagligen på att hushållningssällskapen under 1910-talet var som aktivast med att driva frågan om fruktträdsalléer och agerade då även informatör och sponsor åt många planteringar.

Fruktträdsallén var även populär under tiden kring första världskriget, 1913-1920 skriver Gunnarsson. Detta trots att Sverige inte längre hade lågkonjunktur, men kriget begränsade import av många matvaror samtidigt som frukt hade blivit vanligare i den svenska kosten. Efter denna period blev fruktträdsallén omodern och ersattes av mer effektiv fruktodling (Gunnarsson, 1987, s.58).

Alléer i staden

Stadsbyggnadsidealet som hade vuxit fram under slutet av 1800-talet med esplanader som huvudaxlar och en stark betoning på struktur började förändras redan under början av 1900-talet skriver Linn (1985, s.12). Enligt det nya stadsbyggnadsidealet var platsen viktigare än huvudstrukturen och att människans synvinkel och upplevelse skulle styra mer hur en plats såg ut. De stora raka esplanaderna och alléerna kritiserades bland annat av Camillo Sitte som var en Österrikisk arkitekt som kom att betyda mycket inom stadsplanering då han skrev böcker och artiklar som inspirerade många (Linn, 1985, s.12).

”Finns det något mer avskräckande än att ta träd med deras fria naturliga former, som ju i storstaden ska få oss att drömma om den fria naturen, och sätta dem på matematiskt precisa avstånd i geometriska angivna snörräta riktningar, lika till höger och vänster och till och med oändligt upprepat?” (Sitte, 1909, s.5)

Det nya idealet hade som mål att skapa fler och mer intima rum i staden. Grönskan användes mer och inte lika formellt. Under 1920-talet utvecklades trädgårdsstäderna som hade sin förebild i 1700-talets samhällen innan industrialismen med trädplanterade bruksgator och mer trä än stenhus. Det planterades fortfarande träd på rad, men det kallades inte längre för alléer eftersom träden inte stod lika tätt och i samma strikta ordning som tidigare (Linn, 1985, s.12).

Många parker anlades under 1900-talet och i Malmö öppnade Slottsparken år 1900, Beijerspark 1904 och Pildammsparken 1920, som alla tre innehåller alléer som strukturgivande element (Hansson, 1997, s.167).

Även fler kyrkogårdar anlades, bland annat Östra kyrkogården i Malmö som har flera lindalléer och andra alléer (se bilder nedan). Kyrkogården började anläggas 1916 då Sigurd Lewerentz vann den arkitekttävling som hade anordnats om den nya kyrkogården. Östra kyrkogården är geometrisk och indelad i kvarter med höga avenbokshäckar. Det som kyrkogården ur vegetationssynpunkt är mest känd för är den formklippta lindallén som löper som en mittaxel igenom en del av kyrkogården (se bild 5) (Hansson, 1997, s.158).



Fig. 4, 5, 6, 7 visar alla alléer från Östra Kyrkogården i Malmö. De två översta är lind alléer och där under syns en allé med tuja och en med oxel.

Sammanfattning

Alléer är populära i början av 1900-talet, speciellt fruktträdsalléer som anläggs dels för sin skönhet vid blom och dels för att det finns en ökad efterfrågan på frukt. Dock minskar fruktodlingens intresse under årtiondena efter första världskriget för allén som fruktodlingsplats och koncentreras till mera effektiva och samlade odlingssystem (Gunnarsson, 1987, s.58).

Många landsvägsalléer som anlades under förra århundradet fälls nu när vägarna behöver breddas och göras om till förmån för bilen som blir vanligare och vanligare (Bengtsson, 1996, s.21).

I städerna är inte heller esplanaderna och de allékantade promenadstråken lika populära längre (Linn, 1985, s.12), men i parker och kyrkogårdar planteras det fortfarande nya alléer. Alléerna används inte lika mycket som under 1800-talet men finns fortfarande kvar både vid väg, privata anläggningar och i staden.

Hur används alléer i Sverige idag?

Landsvägsalléer

”Alléerna vid våra landsvägar har blivit allt färre under 1900-talet i takt med att motorfordonen blivit allt fler och större. Träden har utgjort hinder för breddning av vägarna eller ansetts utgöra en allvarlig trafikfara.”(Persson, 1996, s.2)

Så står det i kapitlet *Vägen till allén* i skriften Svenska Landsvägsalléer från 1996. Det verkar som om allén under stora delar av 1900-talet varit i vägen för vägen istället för som tidigare en del av vägen.

Landsvägar förr byggdes på ett helt annat sätt än vägar idag skriver Persson. Förr gick vägen från en by till en annan, nu går vägarna utanför samhället och följer inte landskapets topografi på samma sätt. Det finns även lagar på skyddsavstånd mellan träd och vägbana. Därför behöver de nya alléerna se annorlunda ut för att möta de nya förutsättningarna. *”Allén är viktig för att vi skall uppfatta odlingslandskapet som ett kulturlandskap”* (Persson, 1996, s.3). Därför menar Persson dels att det är viktigt att bevara så många befintliga alléer som möjligt och dels att det är viktigt att plantera nya alléer på ett nytt sätt för att även i framtiden lyfta fram det svenska odlingslandskapet som ett kulturlandskap.

Träd hjälper till att göra vägar säkrare då de ger en optisk ledning av vägsträckningen i ett öppet landskap samtidigt som träd vid vägen hjälper till att sänka hastigheten och öka upplevelsen menar Persson. Träden sänker hastigheten i motsats till om det finns stolpar vid vägkanten som gör att vägen känns säkrare och därmed enklare att köra fortare på. Det som är negativt med träd nära vägen är att det kan öka antalet singelolyckor. Trafiksäkerheten är en komplex fråga, men den är värd att undersöka vidare menar Persson då alléer har så stort natur-, kultur- och upplevelsevärde (Persson, 1996, s.4).

Privata alléer

Det är svårt att säga exakt hur många privata alléer det finns i Sverige idag. Det som går att mäta är hur många alléer som Jordbruksverket ger miljöstöd för. Enligt deras rapport 2006:10 så utbetalas miljöersättning för ca 16 000 alléträd i Sverige, vilket motsvarar ca 100 mil om man räknar med ett trädavstånd på 7 meter (Jordbruksverkets rapportserie, 2006:10).

Det är inte lika vanligt att plantera privata alléer idag som det var i början av 1900-talet. De som då planterade flest alléer var bönderna som planterade längst sina infarter och åkergränser m.m. och det är dessa privata alléer som det finns mest av även idag.

Alléer i staden

Får vi verkligen plats med träd i dagens stad? Vi behöver bygga allt tätare och varför inte samla all grönska i parkerna istället? Det finns många bra skäl till att plantera träd och alléer i staden menar författaren Trowbridge i boken *Threes in the Urban Landscape*. Träden skuggar och hjälper till att hålla temperaturen nere på sommaren. Träden bromsar och stoppar vinden (Trowbridge, 2004, s. 106). Träden dämpar buller samt tar upp luftföroreningar. Träden är inte bara praktiska ur biologisk synvinkel utan fungerar som ett byggnadselement i staden och skapar både riktning och rumslighet. Träden med sin grönska bidrar till rekreation och naturupplevelse. Med andra ord det finns många skäl till varför träd och alléer är viktiga i en stad (Trowbridge, 2004, s. 110-111). I tätorterna kan träd agera gräns mellan exempelvis bostadsområde och väg eller industriområde. Denna vegetation gör gränser mjukare och trevligare enligt Möller och Grönberg i Vägverkets utredning *Gröna och Säkra Vägar* (Möller och Grönberg, 1991, s.21).

Alléer är ett trevligt inslag i staden och ger precis som förr en känsla av stadsmässighet och pampighet. Många städer har kvar gamla alléer, men det planteras inte så många nya. Exempel på äldre alléer i stad som finns kvar är lindallén på Vasagatan i Göteborg (se bild 8 nedan) samt en klippt lindallé på Stampgatan, också i Göteborg.



Fig. 8 Vasaallén i Göteborg, Fig. 9 visar en allé på Södervärn i Malmö. Båda två är trevliga exempel på stadsallé.

Alléns kultur och naturvärden

I takt med att alléerna har blivit färre så har synen på dem förändrats under 1900- talets senare del. Kultur- och naturvärden har uppmärksamats och allén ses som ett viktigt landskapselement skriver Bengtsson. Sedan Sverige gick med i EU har markägare fått betalt för att sköta sina alléer (Bengtsson, 1996, s.23). Ersättningen som en alléägare kan få för att underhålla allén kallas för miljöersättning och definierades nedan under lagen *förordning om miljöstöd*.

Gamla lövträd, som ofta finns i alléer och parker, är väldigt viktiga för den biologiska mångfalden (Persson, 1996, s.4). Modernt skogsbruk med kalhuggning och monokulturer av träd till produktion gör så att inte många träd får leva hela sitt liv skriver Olsson. Det finns inte många gamla och döda träd kvar, förutom i alléerna. Detta gör alléerna ännu mer värdefulla och unika. I de skogsrika områdena i Sverige sparas idag en hel del skog som anses ha höga naturvärden, men i exempelvis södra Sverige där det inte finns så mycket skogar så är de gamla alléerna i vissa fall de enda ställena för vissa djur att leva på (Olsson, 2005, s.29). Olsson skriver vidare att som en följd av avverkning av dessa gamla alléträd så finns det många djur, svampar och lavar som kommer att utrotas. Därför är det viktigt att förvalta och skydda gamla alléer i landskapet.

Lagstiftning

Det finns en stor skillnad i dagens syn på alléer jämfört med tidigare epoker. Idag finns en lagstiftning som skyddar alléer på olika sätt, vilket det inte har funnits i samma utsträckning tidigare. Lagstiftningen om alléer i Sverige kan delas in i tre kategorier med tre olika synsätt på allén, enligt Rune Bengtsson.

Allén som arkitektonisk helhet och kulturminne

Kulturminneslagen (SFS 1988:950) och *Förordning om Miljöstöd* (SJVFS 1995:133) reglerar olika stöd som markägare kan få för att sköta sina alléer, alléer som till största del är planterade före 1940 och som ligger i anslutning till åkermark. Alléägaren får 60 kr/alléträd samt 100 kr/elementstyp (dvs. allé i det här fallet). Ersättningen för hamlade träd i rad är 180kr/träd. Ersättning erhålls endast om den totala summan överstiger 3000 kr. För att få ersättningen krävs att ägaren underhåller allén och/eller de hamlade träden. Det får inte

förekomma igenväxning kring träden och inte heller avfall. Ägaren är skyldig att hamla hamlade träd enligt tradition, ta bort stamskott från lövträd samt ersätta utgångna träd. Anledningen till att miljöstöd ges är enligt Jordbruksverkets rapport om *kulturarhistoriska bidrag och särdrag* från 2006 att:

”bevara kulturarhistoriskt värdefulla agrara miljöer med spår av äldre markanvändning samt biologiskt rika småbiotoper och livsmiljöer i eller i anslutning till åkermark. Och att bevara odlingslandskapets lokala och regionala särdrag i alla delar av landet. [...]”
(Jordbruksverkets rapportserie, 2006:10)

Allén som skyddsvärd biotop

Allén utgör livsmiljö för växter och djur, bidrar till biologisk mångfald och en variation i landskapet.

Naturvårdsförordningen (SFS 1993:1068) bestämmer vilka alléer som skall skyddas och hur ur biotopsynpunkt. Alléer ingår även i *Biotopskyddsområde* enligt naturvårdslagen, 1994. I *miljöbalken*, kapitel 7 § 11 står det om biotopskyddsområden ”ett mindre mark- eller vattenområde som utgör livsmiljö för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärdt [...]” Biotopskyddsområden beskrivs ytterligare i *Förordning* (1998:1252) om *områdesskydd enligt miljöbalken*.

Allén som trafiksäkerhetsrisk

Väglagen (SFS 1971:948) står det i § 53 ”Är det nödvändigt för vinnande av fri sikt eller är det annars påkallat av hänsyn till trafiksäkerheten, kan länsstyrelsen besluta att träd eller buske intill vägområdet får avlägsnas eller kvistas genom väghållningsmyndighetens försorg.” Det står inte specifikt att alléer räknas in, men alléer är inte omnämnda någon annan stans skriver Bengtsson (Bengtsson, 1996, s.24).

Dessa tre lagar, kulturminneslagen, naturvårdslagen och väglagen är inte alltid överens då deras syn på allén och alléns värden går isär. Det är därför viktigt att utreda varje enskilt fall ordentligt så att bästa möjliga beslut tas. Olsson beskriver ett exempel på en konflikt som kan uppstå mellan kulturmiljövård och naturmiljövård. När det finns döende eller döda träd i en allé så vill kulturmiljövården ta bort och ersätta medan naturmiljövården vill att det skall finnas kvar till förmån för djurlivet. I de flesta fall, skriver Olsson så är det bäst att kompromissa och låta trädet stå kvar så länge som möjligt, så länge som trädet inte bidrar med fara för de förbipasserande (Olsson, 2005, s.85). Andra kompromisser är att kapa trädets krona och låta en såkallad ”högstubbe” stå kvar så att djuren i stammen har en chans att flytta vidare. Eller så kan man kapa trädet och låta stammen ligga kvar bredvid (Olsson, 2005, s.86).

Landskapskonventionen

I den *Europeiska landskapskonventionen* så står det skrivet såhär i introduktionen rörande alléer i landskapet.

“This landscape feature was once widespread across Europe and draws on a long and rich heritage. It offers innumerable benefits for the landscape and the environment, and also in safety and economic terms. Yet projects which recognize this value and engage in a policy of highlighting and conserving it are rare.” (Landskapskonventionen CEP-CDPATEP, [online], 2011-04-12, s.5)

Landskapskonventionen talar om hur viktig allén har varit i Europa historiskt sett, men att den fortfarande är viktig för landskapet, miljön, vägsäkerheten och av ekonomiska skäl men att det är ett problem att mängden alléer minskar runtom i Europa.

Landskapskonventionen rekommenderar och förespråkar starkt att EU:s medlemsländer skyddar sina alléer med lagstiftning för att bevara detta värdefulla landskapselement. *"This protection must be combined with an obligation to undertake the maintenance and planting without which this living heritage will disappear."* (Landskapskonventionen CEP-CDPATEP, [online], 2011-04-12, s.45) Lagstiftningen bör inte bara skydda de alléträd som finns kvar utan även mana till nyplanteringen i luckor i alléer, samt återställande av alléer som har funnits. Målet är att lagstiftningen skall försvara och förtydliga allén som landskapelement (Landskapskonventionen CEP-CDPATEP, [online], 2011-04-12, s.45).

Enligt landskapskonventionen så gör alléer vägen säkrare, inte tvärt om. (Landskapskonventionen CEP-CDPATEP, [online], 2011-04-12, s.40) *"the trees are not the cause of the road accidents. The trees are predictable, they stay in the same place; cars can avoid them if they are driven appropriately."* (Landskapskonventionen CEP-CDPATEP, [online], 2011-04-12, s.33)

Alla de lagar som finns för att skydda alléerna i Sverige idag räcker inte till för att nå ett önskat resultat om inte de styrande är medvetna om alléns roll i det Svenska kulturarvet. Enligt landskapskonventionens text så är det viktigt att utbilda om och belysa allén för att de styrande och folk i allmänhet skall förstå hur viktiga alléerna är. Det är även viktigt att olika yrkesgrupper samarbetar när beslut skall tas om fällning, återplantering m.m. vad gäller alléer (Landskapskonventionen CEP-CDPATEP, [online], 2011-04-12, s.46).



Fig. 10 Lindallé på St: Pauli Södra Kyrkogård i Malmö, en vacker gammal allé som är värd att skydda.

Diskussion

Alléer har funnits i Sverige i dryga 400 år, från 1600-talet och framåt, och bidragit till vårt kulturarv och till en biologisk mångfald. Alléerna har inte använts på samma sätt hela tiden, men samhället har heller inte sett likadant ut de senaste 400 åren. Alléanvändningen har förändrats, men hur?

Huvudfrågan lyder: **Hur har alléer använts genom tiderna i Sverige?** Svaren på den frågan bildar en bakgrund och ger en förståelse för allén, en förståelse som behövs för att kunna utveckla idéer om framtidens alléanvändning i Sverige.

Historisk diskussion

Innan 1600-talet, då allén först kom till Sverige, så användes allén i andra länder och främst vid vägarna. I artikeln *Linjer i Landskapet* skriver professor Per Friberg att romarna anlade alléer längs vägarna för att ge skydd från solen och optisk ledning i det öppna landskapet (Friberg, 1985, s.8). Det var alltså på romartiden som idén uppkom att förbättra vägen och göra den mer bekväm att färdas på med hjälp av alléer. Det var främst den användningen som spred sig genom Europa.

När de Svenska vägarna började utvecklas mer under stormaktstiden, 1600-tal, skriver Bengtsson att landsvägsalléer började anläggas (Bengtsson, 1996, s.12). Det andra stora skälet till att alléer behövdes i Sverige just då var att landskapet på många håll var extremt trädfattigt. Bengtsson resonerar om att trädbristen var stor, framför allt i landets södra delar, på grund av jordbrukets metoder (Bengtsson, 1996, s.13). Ett problem till som fanns i södra Sverige var att det inte fanns så mycket mark till att plantera nya träd på. All jord odlades, därmed var vägrenen en perfekt placering för nyplantering.

Under Renässansen och Barockens inflytande så användes allén inte längre bara längs vägar, utan även i trädgårdar och i större anläggningar. Hansson skriver i sin bok *De skånska trädgårdarna och deras historia* att människans syn på sig själv förändrades under 1500- och 1600-talet till att stå i centrum och att själv vara måttstocken för alla miljöer (Hansson, 1997, s.35). Då blev det intressant att använda perspektiv och symmetri vilket gav allén ett rejält uppsving. Självklart var det bara de rikaste som hade råd att anlägga privata alléer på sina gods, slott eller herrgårdar. Anledningen till att trenderna om allén som skapades på kontinenten efterlevdes så pass mycket i Sverige, med början på 1600-talet, kan dels ha berott på en trendmedvetenhet och dels på att de som hade råd med denna lyx gärna ville visa det. Alléerna visade att ägaren visste vad som var modernt samtidigt som en känsla av makt infann sig när alléernas pampighet och symmetri ledde fram till byggnaden. De första alléerna i Sverige fanns alltså vid landsvägarna och vid de rikas gods. Dessa två användningar hade dock vitt skilda skäl.

På 1700-talet togs problemet med trädlösheten i landskapet på allvar av de styranden och "Förordningen om Skogarna i Riket" skrevs 1734 och tvingade bönderna att plantera 12 träd varje år (Olsson, 2005, s.12). Efter förordningen så manade staten på om plantering ytterligare några gånger under århundradet. Trädplanteringen ökade och fler och fler vägar blev kantade av alléer skriver Bengtsson (Bengtsson, 1996, s.14). Bönderna hade dock två problem när de skulle plantera träd, ett var att det var svårt att få tillgång till plantmaterial och två att det inte fanns så mycket plats att plantera på då deras egna ägor var sammanflätade med andra bönders innan jordskiftet.

Allén var ett svar på det trädfattiga landskapet samtidigt som det fanns många andra fördelar med att ha träd vid vägen. Det var samma skäl till varför romarna planterade träd vid vägen; optisk ledning, skydd mot väder och vind samt att det var estetiskt tilltalande.

Alléerna som fanns vid godsens inspirerade samtidigt med sin pampighet vilket ledde till att alléer planterades vid infarterna till många svenska städer under 1700-talet. Bengtsson skriver att exempel på städer som anlade infartsalléer var Malmö och Landskrona och att alléerna gav en ökad stadskänsla (Bengtsson, 1996, s.14).

På 1700-talet så var Barockens ideal fortfarande på många håll rådande, men med konkurrens från den engelska landskapsparkens ideal. Den engelska naturlika stilen hyllade naturen och vände ryggen åt det ordnade och symmetriska skriver Hansson (Hansson, 1997, s.82). Detta ledde till att många godsägare inte längre planterade alléer som tillhörde barocken i samma utsträckning som tidigare utan följde den nya trenden istället. Trenden om alléer spred sig vidare ut till allmänheten när den inte längre var så populär hos de rika. Det är synd att kalla alléanvändningen för en trend, men det var troligtvis tack vare adelns stilmedvetenhet som allén kom att användas i Sverige mer som en arkitektonisk enhet. Användningen av landsvägsalléer har mycket mer praktiska grunder. Redan under 1700-talet visade adeln ett minskat intresse för att plantera alléer och användningen spred sig vidare till städerna.

På 1800-talet hade de styrande verkligen insett alla fördelar med att ha alléer längs vägarna och beordrade plantering längs landsvägarna skriver Bengtsson. Han skriver vidare att nu var det inte längre endast de styranden som uppmanade till alléplanteringen utan på 1800-talet började även hushållningssällskap och trädgårdsföreningar att förespråka allén (Bengtsson, 1996, s.17). Nu planterades landsvägsalléer som aldrig förr, vara sig det var frivilligt eller inte.

En stor anledning till att bönderna kunde börja plantera privata alléer på 1800-talet var att laga skifte drevs igenom 1827. Olsson skriver att det visserligen tog några år innan bönderna hade kommit till rätta på sin nya mark innan de satte igång med att plantera alléer utmed sina infarter. Träslaget som ofta användes var pil, dels för att det är enkelt att föröka och dels för att pilen är starkväxande (Olsson, 2005, s.12). Bönderna planterade inte bara alléer längs sina uppfarter utan i åkergränserna för att förhindra jordflykt som var ett enormt problem i Skåne (Olsson, 2005, s. 10).

Nyttoallé var ett begrepp som myntades under 1800-talet och syftade till exempelvis på pilvallar som hindrade jordflykt, alléer längs vägarna som en virkesreserv och fruktträdalléer som både var en virkesreserv och gav tillskott till kosten. Gunnarsson skriver i *Fruktträdallén* att tiden då fruktträdallén var som viktigast var när Sverige var fattigt och all mark behövde nyttjas till försörjning, även vägrenarna (Gunnarsson, 1987, s.9). Under 1800-talets andra hälft och fram till första världskriget så var det lågkonjunktur i Sverige som med största säkerhet resulterade i att allt behövde vara nyttigt och användbart, vilket ledde fram till bruket av nyttoalléer av olika slag.

Under 1700-talet fanns det infartsalléer och under 1800-talet hade allén även fått en plats inne i staden. De nya stadsbyggnadsidealerna påverkades av borgarna som bodde i staden. Medelklassen ville ha större möjligheter att röra sig i staden och att rekreera sig på sin fritid skriver Linn (Linn, 1985, s.11). Under denna tidsperiod introducerades esplanad, boulevard och allégatan i många svenska städer. 1866 skrevs en Regleringsplan för Stockholm innehållande ett esplanadsystem (Linn, 1985, s.12). Efter regleringsplanen skrevs byggnadsstadgan för rikets städer 1874 som lagstiftade om att alla svenska städer skulle ha offentliga planteringar och ett esplanadsystem för att minska brandrisken (Linn, 1985, s.12). När städerna och befolkningen växte så kände människorna mer ett behov av att leva i staden, inte bara bo och arbeta där. Människorna ställde högre krav på sin utemiljö och på både rekreativa och sociala värden. Då var allén en del av det som staden behövde för att svara på befolkningens nya behov. Hansson skriver att det inte räckte med esplanader utan att folket ville ha nya stadsparker (Hansson, 1997, s.166). Stadsparker började anläggas och allén hade en självklar plats som strukturgivare och skugggivare åt de promenerande. Det fanns en

funktion till i staden som behövde utvecklas under 1800-talet och det var kyrkogårdarna. 1805 skrivs en förordning om att kyrkogårdar skall anläggas utanför tätbebyggt område (Hansson, 1997, s.155). Kyrkogårdar växte fram och även där fanns allén.

Utifrån den studerande litteraturen som redovisas i uppsatsen så är 1800-talet alléernas århundrade i Sverige. Allén användes på flest sätt och med störst utbredning. På landsbygden användes nyttoalléer, längs vägarna användes landsvägsalléer som det till och med var lagstiftat om, och i staden användes alléer som strukturgivande element och för sina rekreativa och estetiska värden. Det fanns självklart även alléer kvar på de många gods, slott och herrgårdarna runt om i landet. Allén var uppskattad och användes på många sätt med fler olika syften än under något annat århundrade.

På 1900-talet förändrades läget för alléerna på flera sätt. Bilen blev ett vanligt transportmedel och då behövde vägarna byggas om och breddas i många fall, och då stod alléerna i vägen skriver Bengtsson (Bengtsson, 1996, s.21). Bengtsson skriver också att ytterligare en anledning till att alléer fälldes var för att minska risken för påkörningsolyckor (Bengtsson, 1996, s.23). Allén som tidigare hade varit en del av vägen blev nu i vägen för vägen.

Under 1900-talets första hälft, innan 2:a världskriget, så var allén väldigt populär hos privatpersoner. Nu planterade småbönderna en allé utmed sin infart, något som dem inte hade haft råd till tidigare. Det var då vanligt att dem använde sig av fruktträd skriver Gunnarsson (Gunnarsson, 1987, s.3). Efter 1:a världskriget fanns inte längre ett behov av fruktträdsalléer. Enligt Gunnarsson ersattes alléerna av modern fruktodling och import av frukt startade (Gunnarsson, 1987, s.58). Fruktträdsalléerna var populära och behövda under lågkonjunkturen, men sedan när högkonjunkturen kom så fanns inte behovet längre kvar och fruktträdsalléerna hade en ca 70 år lång, användningsperiod i Sverige mellan 1850-1920.

Allén som under 1800-talet hade varit väldigt populär och viktig i städerna tappade även där i användning under 1900-talet. Nya stadsbyggnadsideal växte åter igen fram och man ansåg att allén var allt för pampig och stel. Den österrikiske arkitekten Camillo Sitte ansåg att det var näst intill brottsligt att plantera träd i raka rader med exakta avstånd (Sitte, 1909, s.5). Nu stod människans upplevelse i centrum, platser blev viktigast istället för övergripande axlar och symmetri.

Allén användes dock fortfarande i parker och i kyrkogårdar. Där passade det med alléns pampighet. Hansson skriver att Pildammsparken i Malmö anlades 1920 och där finns allén (Hansson, 1997, s.167). Östra kyrkogården i Malmö (se bilder på sidan 19) anlades 1916, också den innehållande alléer (Hansson, 1997, s.158). Under 1900-talet anlades färre nya alléer i städerna än vad man hade gjort tidigare.

Allén hade generellt en stark nedgång på alla användningsområden under 1900-talet. Det är märkligt hur trender, åsikter och behov kan skifta så fort från ett århundrade till ett annat. Landsvägsalléerna fick inte längre plats när nya vägar skulle byggas och befintliga breddas. Transportmedlen var nu snabbare och bredare. Privatpersoner planterade alléer i början av århundradet, men även där minskade intresset. Fruktträdsalléerna behövdes inte längre och slutade att planteras. Alléerna i staden ansågs för strikta och planterades nu bara i parker och på kyrkogårdar. Det verkar som att allén inte längre har någon betydelse i samhället mer än som en påminnelse om gångna tider.

Texten ovan har diskuterat alléers användning i kronologisk ordning för att komma fram till frågan: **Vad är det som har styrt förändringen av användningen?** De största faktorerna är;

Vägnätets utveckling då allén har utvecklats med vägen i Sverige. Anledningarna till att man anlade alléer och trädrader längs vägarna var främst praktiska redan från början. Romarna anlade landsvägsalléer för att skapa en optisk ledning, ge skugga och skydd från vädret samt att dem är estetiskt tilltalande. Samma skäl till att anlägga alléer fanns i Sverige

från det att landsvägsallén introducerades på 1600-talet och fram till att vägarna behövde byggas ut i förmån för snabbare transportmedel. När bilen introducerades och vägarna byggdes om så blev träden vid vägen istället en trafikfara och togs i många fall bort. Vägens utveckling har utvecklat allén och det var främst när vägarna hade långsammare transporter som landsvägsalléerna var mest användbara.

Trädfattigdomen som rådde fram för allt i södra Sverige, var stor och utgjorde ett stort problem då det saknades virke och bränsle. När idén om landsvägsalléer och trädrader längs vägar började rota sig i landet så såg man fördelarna av att ta till vara på vägrenarna och plantera sitt extravirke där. Eftersom att all mark odlades så var det svårt att plantera träd någon annan stans än just längs vägarna. Trädfattigdomen i kombination med behovet av mer virke, foder till djuren och läskydd för att motverka jordflykt var alla skäl till att allén användes mer och mer längs vägar och i åkergränser och till sist som infartsalléer.

Utländska trädgårdsideal var det som gjorde att allén fick en plats i trädgårdar och i stora anläggningar i Sverige. De olika idealen skiftade med tiden och alléerna påverkades genom att de fick olika roll, storlek och placering i anläggningarna. De utländska trädgårdsidealerna skapade trender som kom och gick, men som följdes av de rika eftersom att det visar på makt och hög status att kunna följa trender. Trenderna och alléanvändningen som något statushöjande och pampigt spred sig till folket med tiden.

Stadsbyggnadsidealerna växlade precis som trädgårdsidealerna och påverkade städerna och alléanvändningen där. Först användes alléer vid stadens infarter för att sedan få ta en större plats i stadsrummet i form av esplanader, boulevarder och allégator. Sedan utvecklades stadsparkerna och nya kyrkogårdar där allén var ett självklart element. Det var även stadsbyggnadsidealerna som hämmade alléanvändningen i städerna på 1900-talet då alléerna ansågs strama och omoderna.

Låg- och Högkonjunkturer har även de styrt förändringen i användningen av alléer genom att styra folks behov. När det var lågkonjunktur i slutet av 1800-talet så fanns det ett behov av mer mat, ett behov som fruktträdallén var med och svarade på. När det blev högkonjunktur igen efter 1:a världskriget så behövdes inte det tillskottet till kosten längre och fruktträdallén förlorade i popularitet. Andra exempel på när låg- och högkonjunktur har påverkat alléanvändningen är att när folk har haft råd att smycka sina gårdar med alléer så har dem gjort det, men när dem inte har haft råd så har alléer inte prioriterats.

Dessa fem faktorer har styrt och förändrat alléns användning genom historien och fram till idag. I framtiden kommer säkerligen andra faktorer att styra alléanvändningen i Sverige, men några av dem kommer antagligen att fortsätta påverka.

Diskussion om samtidens alléanvändning

Dagens alléanvändning ligger nära den på 1900-talet, men under de senaste 20-30 åren har mycket hänt inom både forskning och lagstiftning vad gäller allén.

Alléer är inte längre vanliga längs vägar, det finns några gamla alléer kvar, men det är inte vanligt att nya planteras. Enligt Persson i skriften *Vägen till Allén* så byggs inte dagens vägar på samma sätt som tidigare. Dagens vägar följer inte landskapets topografi i samma utsträckning som de gjorde förr vilket gör att det inte ser naturligt ut att plantera alléer längs dem (Persson, 1996, s.3). De nya vägarna, fram för allt de snabbare vägarna, har dessutom inte förutsättningar för att en allé skall kunna omsluta vägen på ett bra sätt. De stora skyddsavstånden mellan träden och vägbanan, enligt lagtext från trafikverket för att inte orsaka påkörningsolyckor, gör att träden kommer så långt ifrån vägbanan att det inte går att uppfatta två trädrader på ömse sidor om vägen som en allé. Persson skriver vidare att en allé längs vägen har fler fördelar än nackdelar. Fördelarna är fortfarande de samma som historiskt sett med optisk ledning, skydd mot vädret och ett vackert inslag i vägmiljön (Persson, 1996, s.4). Ändå är dagens lagstiftning väldigt försiktig med att tillåta träd nära vägbanan, vilket kan

tyckas vara väldigt synd. Persson skriver också att det är viktigt att behålla landsvägsalléer för att visa upp vårt kulturarv i odlingslandskapet (Persson, 1996, s.3) vilket känns som ett mål som svenska kommuner borde ha. När trädbrist och jordflykt inte längre är ett problem så kan det estetiska och kulturella skälen till att plantera alléer i odlingslandskapet ta över.

Privata alléer planteras inte så mycket längre, men man kan få miljöersättning enligt *Förordning om Miljöstöd* (SJVFS 1995:133) för att förvalta gamla alléer på sin tomt.

Det finns en hel del gamla alléer i Svenska städer kvar, men det planteras inte så många nya. Det beror troligtvis på platsbrist i staden och att allén med dess kvalitéer har fallit lite i glömska.

Något som faktiskt skiljer sig från historien med dagens syn på alléer är att nu finns det mycket forskning som pekar på alléns värde ur kulturhistorisk och biologisk synvinkel. Nu klassas många alléer som skyddsvärda biotoper enligt *Naturvårdsförordningen* (SFS 1993:1068) och är kulturminnesmärkta enligt *Kulturminneslagen* (SFS 1988:950). Dessa två lagar ämnar skydda och förvalta de gamla alléer som finns kvar i Sverige idag, men lagstiftningen är inte heltäckande då det är svårare att kontrollera privatägda alléer än dem som är kommunägda. I landskapskonventionens text om alléer så förespråkas utöver en skyddande lagstiftning även ökad utbildning om alléers värden. Denna utbildning skulle ge de beslutsfattande en större inblick i alléns komplexitet och en förståelse för hur viktig allén är för kulturarvet (Landskapskonventionen CEP-CDPATEP, [online], 2011-04-12, s.46). En ökad kunskap och medvetenhet behövs för att komplettera lagstiftningen som inte räcker i det långa loppet vad gäller att bevara allén som en kulturhistorisk del i vårt landskap.

Den lagstiftningen som finns idag som är minst allévänlig är *Väglagen*. *Väglagen* innehåller lagar om skyddsavstånd mellan träd och vägbana som många gånger gör det omöjligt att anlägga en allé. I Landskapskonventionens text och citatet på sida 23 står det att det är bilföraren som kör på trädet och inte tvärt om vid en påkörningsolycka. Självklart är det inte lämpligt med träd nära vägbanan på en väldigt snabb väg, men avstånden hade inte behövt vara lika långa vid vägar med hastigheten 70 km/h och lägre.

Texten ovan har diskuterat alléns användning idag för att komma fram till frågan: **Finns det stora skillnader i användningen då och nu?**

Alléer används fortfarande på samma områden dvs. allé vid vägen, privat allé och allé i staden. Alléer har gått från att vara ett levande landskapselement som användes på flera olika sätt till att vara ett näst intill historiskt landskapselement som skyddas på flera olika sätt. Visserligen har samhället förändrats otroligt mycket de senaste hundra åren, men skälen till varför man planterade alléer förr går fortfarande att tillämpa. Allén fungerar fortfarande som optisk ledning, skydd mot väder och vind och som ett bidrag till en vacker vägmiljö som Friberg skrev att den romerske Vitruvius hade sagt (Friberg, 1985, s.8). Möller skriver att alléer skyddar långsamma trafikanter mot oväder samt att den berättar om vägens sträckning (Möller, 1991, s.30). Allén väcker fortfarande samma känsla av pampighet och elegans inne i en stad. Det finns lika många användningsområden och funktioner för alléer i dagens samhälle som det har funnits igenom historien. Men, självklart måste allén anpassas efter hur det ser ut idag. Allén behöver uppdateras för att passa in samtidigt som planerare måste vara öppna för att hitta platser där allén kan användas.

Framtidens alléanvändning

Under arbetets gång har funderingar kring framtidens alléanvändning växt fram och slutsatser har dragits. Uppsatsens sista fråga att diskutera är: **Hur skulle alléer kunna användas i framtiden?**

Först och främst är det synd att allén inte används mer än vad den faktiskt gör idag. En uppdatering av allén behövs, precis som Persson skriver och som har nämnts tidigare på s.20 och 28 i uppsatsen (Persson, 1996, s.3). Allén och den rätta linjen som Lundqvist skriver om i artikeln *Den rika rätta linjen* och som diskuterades på s. 12 i uppsatsen (Lundqvist, 1996, s.49) talar om den rätta linjen som något naturligt och något storslaget som människan redan på barocken konstruerade för att lämna ett avtryck i landskapet. Camillo Sitte hade motsatt åsikt då han skrev att raka former är onaturligt och att det är fel att plantera träd i raka led med matematiska avstånd (s. 18 i uppsatsen) (Sitte, 1909, s.5). Dessa åsikter skiljer sig åt men vare sig det är naturligt eller ej att använda raka linjer i landskapet så påverkar linjerna människan. Allén är effektiv och har fortfarande kvar de kvalitéer som den alltid har haft, men den stora skillnaden är att vi idag inte har samma behov som tidigare som allén kan uppfylla. Idag har vi andra behov än tillskott till kosten och virkesreserver, men vi har istället ett ökat behov av rekreation och vackra vägmiljöer samt ett behov och en vilja att bevara och visa upp ett vackert kulturlandskap. Allén svarar alltså fortfarande för våra behov, men i en annan form och på andra platser än allén har använts historiskt.

Nedan kommer lite tankar och idéer om hur alléer kan användas i framtiden.

Alléer vid väg

Det är inte någon idé att använda alléer vid vägar med hastigheter mellan 90-120 km/h. Där är skyddsavstånden allt för stora och träden kommer inte att uppfattas som en allé. Ytterligare en nackdel är att bilisten passerar träden fort och för att träden skall skapa en visuell effekt så krävs det troligtvis flera rader med träd. Alléer har aldrig förr planterats vid sådana här snabba vägar och det finns ingen anledning till att börja med det i framtiden heller.

Däremot borde det definitivt finnas fler landsvägsalléer, dvs. vid vägar med hastigheten 50- 70 km/h. Dessa vägar, speciellt om de är tvåfiliga, är tillräckligt smala för att träden skulle uppfattas som en allé. Dock behövs inte nödvändigtvis en traditionell allé med två raka rader anläggas utan alléutformningen kan vara nytänkande och ha en annan form.

Något som skulle kunna fungera är om man vid vägens ena sida planterar två rader med träd, men bara en kort sträcka, sedan planterar man två rader med träd på andra sidan en motsvarande sträcka. Allén blir då uppbruten i ett zick-zack mönster, men om glappen där det inte står några träd inte är så stor så borde träden ändå agera omslutande, men inte helt täckande (se bild nedan). Vägslagen kräver fri sikt vid flera situationer och då skulle det gå att anlägga en allé med gluggar. Där det är mest intressant och meningsfullt att anlägga en landsvägsallé är i ett landskap där det finns eller har funnits alléer tidigare. Detta för att förstärka landskapet som ett kulturlandskap.

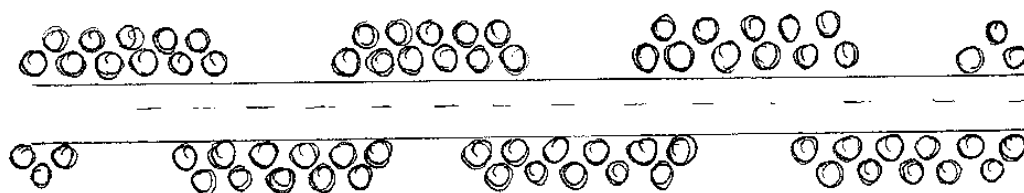


Fig. 11 Skiss över landsväg med uppbruten allé.

En allé kan bidra med mycket mer för vägen om vägen är ännu långsammare och smalare som 30-50 km/h väg. Då kan allén omsluta vägen och bilisten köra långsamt igenom och njuta. Dessa alléprydda landsvägar kan marknadsföras som ”de vackra vägarna” som man kör på när man inte har som mest bråttom, som turist och som kommunen kan visa upp sitt vackra landskap genom. Alternativet till ”de vackra vägarna” är ”de snabba vägarna”, många av de vägar som finns nu. Idén om de långsamma vackra vägarna skulle fungera alldeles utmärkt eftersom det redan finns vissa sådana vägar idag som folk gärna använder, ex kustvägar som är betydligt långsammare än större vägar men de är vackra och rekreativa, därför väljer folk att köra där. Kommunerna och trafikverket underskattar många gånger bilistens behov av en vacker väg. Ett behov som har blivit allt starkare då den mer monotona vägen är vanligare än förr.

Där det redan finns trädrader idag och i vissa fall även alléer är vid cykel-, gång- och ridvägar. På dessa vägar är tempot ännu lugnare och allén är perfekt till att skydda de långsamma trafikanterna. Ett exempel på en cykelväg omsluten av en allé är cykelvägen vid Nya allén i Göteborg i figur 12.



Det planteras inte så många nya alléer längs vägar idag vilket är synd. Det var ju längs vägar som de första alléerna uppkom och skälen till att ha alléer där då finns fortfarande kvar. Det som är viktig för framtiden är att allén inte blir bortglömd i vägsammanhang och att nya alléformer utvecklas.

Fig. 12 Allékantad cykelväg bredvid Nya allén i Göteborg.

Privata alléer

Det som är viktigast för användningen av privata alléer är att man bevarar de alléer som finns. Något som hade förhöjt de kulturhistoriska landskapen ytterligare hade varit om markägare som vet om att det tidigare har funnits alléer på deras mark i största mån kunde återplantera dem. Det är inte lätt att få plats med en allé på sin uppfart till villan eller sommarstugan, men de privatpersoner som historiskt sett har planterat alléer skulle kunna fortsätta göra det, nämligen bönderna och de som har tillräckligt med plats för det.

Allé i staden

I staden är det absolut viktigaste att bevara och förvalta de alléer som redan finns. Steg två är att anlägga alléer där det tidigare har funnits alléer, om marken är tillgänglig. Att anlägga nya alléer är svårt då marken ofta är packad och hårdgjord och då det under marken ligger mängder med kablar och ledningar. Det som planläggaren/planeraren i staden då kan tänka på är att anlägga alléer vid nybyggnation eller ombyggnation.

Alléer finns redan i många parker och kyrkogårdar och så bör det fortsätta vara. Det som hade varit spännande är att plantera alléer i fler olika skala, dvs. inte bara stora lindalléer längs gångvägen i parken utan även en liten fruktträdallé längs en mindre gångväg eller en ännu mindre allé av uppstamade buskar i barnens skala. Genom att använda alléer i olika skala i parker så visas hela alléns variation upp och allén kan uppskattas av fler och påminna om hur allén har använts tidigare i Sverige.

Ett användningsområde som hade fungerat väldigt väl är i bostadsområden där det redan finns en inramning av gångvägen med hjälp av två stora tjocka häckar. Häckarna kan bytas ut mot en allé av mindre träd, för att rama in gångvägen på ett nytt sätt. Fanns häcken där för att

dölja en parkeringsplats eller liknande så kan ett buskskikt planteras under träden för att komplettera.

Det som är viktigt med alléer är att de ger den som färdas genom dem en trevligare resa. Det spelar ingen roll om det är en bilist som kör på en landsväg, en cyklist som cyklar genom en parkallé eller en fotgängare som promenerar genom en liten allé i bostadsområdet. Allén har en positiv inverkan på den som färdas igenom den. Allén förmedlar lugn och den är vacker. En sådan företeelse borde definitivt inte tillhöra historien. Vi borde snarare lära oss av historien och anpassa allén efter vår värld så som den ser ut nu.

Metodkritik

Jag känner att det finns mycket mer kvar att läsa och skriva om ämnet och jag hade stora problem med att avgränsa arbetet eftersom jag redan från början var nyfiken på så mycket. Jag tror att arbetet hade blivit mer detaljerat och mer lätthanterligt för mig själv om jag hade avgränsat min frågeställning mer och inte tillåtit den att bli så omfattande som den blev. Det största problemet som uppstod var att jag ville skriva om alléns användning i historien, i dagsläget och i framtiden och hade då väldigt svårt att få ihop en frågeställning med alla tidsaspekter inkluderade. Det resulterade i att jag fokuserade på den historiska beskrivningen och skrev en kortare text om dagens användning. Sedan gjorde jag en jämförelse av alléns användning historiskt och idag och skrev sedan endast mina egna tankar om framtiden. På så vis fick jag med alla tidsaspekter som jag hade tänkt ta med från början, men inte lika djupgående som jag hade önskat. Uppsatsen hade sett annorlunda ut om jag inte hade valt att ta med alla dessa tidsaspekter och istället fokuserat på exempelvis en epok i historien. En annan vinkling på frågeställningen hade varit att skiva om definitionen av allén, som nu står som en underfråga. Frågeställningens bredd anser jag vara uppsatsens största svaghet, eftersom att det gjorde uppsatsen svårskriven, men det har även gjort uppsatsskrivandet utmanande och diskussionen intressant. Dock hade det varit enklare att söka källor om uppsatsens fokus hade varit smalare.

Det finns källor kvar att läsa och jag är medveten om att min historik inte är komplett på något vis. Det saknas en hel del primärkällor till historiken som jag önskar att jag hade haft tid att titta närmre på. Något som jag även kom på angående min källsökning var att jag inte använde ordet trädrad i mina sökningar, nu i efterhand så tror jag att det ordet hade hjälpt mig att hitta mer litteratur.

Jag tror att frågan besvaras bäst av en litteraturstudie, men det hade också varit bra att komplettera med närmare studier av enskilda alléer, ex Övedsklostersallé, eller att intervjua kunniga inom ämnet för att få en djupare förståelse.

Slutord

Alléers användning genom tiderna är ett väldigt stort ämne och jag har läst och beskrivit en liten del av det som finns. Trots det så känner jag att den historiska tillbakablicken gav mig tillräckligt med kunskap och förståelse för att dra egna slutsatser och fundera vidare kring framtidens alléanvändning.

Något som går hand i hand med alléns användning är alléns utformning, som jag tyvärr inte hann eller fick plats med att skriva om. Jag tror att det finns väldigt mycket inspiration att hämta i historiska dokument och kartor om just utformning. En annan begränsning med denna uppsats är att den fokuserar på Sverige och alléanvändningen här, men det finns otroligt mycket mer information att hämta från utländska källor för att utredningen och undersökningen om allén som landskapselement skulle bli mer komplett än den som jag har gjort här. Den här uppsatsen kan ses som ett första steg och en inspiration till vidare forskning och fundering kring alléns användning i framtiden. Några frågor för framtiden;



Fig. 13 Lindallén i St: Paulis södra kyrkogård i Malmö igen, en otroligt vacker syn som borde inspirera inför framtiden.

Hur kan alléer återplanteras där det tidigare har funnits alléer?

Vilka kulturlandskap skulle kunna förstärkas av återplantering eller nyplantering av alléer?

Vart finns det långsam trafik som skulle gynnas av alléanvändning?

Hur kan alléer utformas vidare för att bättre passa in i dagens samhälle?

Vilka arter skulle fungera väl tillsammans i blandalléer?

Bilen saktar ner en aning och uppmärksamheten riktas utåt. Färden forstätter men nu har den öppna vägen byts ut mot en grön katedral som omsluter och skyddar. Solen tränger varsamt igenom det gröna lövtäcket och landskapet utanför får en inramning av kraftiga stammar.

En syn som denna är inte vanlig i Sverige idag, utan mer ett minne av alléns glansdagar och en påminnelse om vår kulturhistoria.

Med detta arbete hoppas jag att jag kan ha inspirerat er landskapsarkitekter så som det har inspirerat mig själv till att inte låta allén, med all sin potential, hamna i historien utan leva vidare i framtidens landskap!

Källförteckning

Elektroniska källor

Europeiska Landskapskonventionen, CEP-CDPATEP (2009), Road infrastructures: tree avenues in the landscape, [online] tillgänglig via:
http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/landscape/reunionconf/5conference/CEP-CDPATEP-2009-15-TreeAvenues_en.pdf [2011-04-12]

Regeringskansliets rättsdatabaser (1997) Förordning om Miljöstöd (SJVFS 1995:133) [online] tillgänglig via: <http://www2.notisum.com/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/fakta/a9971336.htm> [2011-04-10]

Regeringskansliets rättsdatabaser (1998) Förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken, Definition av allé [online] tillgänglig via:
<http://www.notisum.se/rnp/SLS/LAG/19981252.htm> [2011-04-10]

Jordbruksverkets definition av allé [Jordbruksverkets Sammanställning 1, "Definitioner av värdefulla landskapselement"](#) [2011-04-10]

Jordbruksverkets rapportserie, 2006:10, Kulturhistoriska bidrag och särdrag,[online] tillgänglig via:
http://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_rapporter/ra06_10.pdf [2011-04-18]

Regeringskansliets rättsdatabaser (1988) Kulturminneslagen (SFS 1988:950) [online] tillgänglig via: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19880950.HTM> [2011-04-20]

Nationalencyklopedin
sökord allé (publiceringsdatum okänt) [online] tillgänglig via:
<http://www.ne.se/sok/all%C3%A9?type=NE> [2011-04-01]
sökord boské (publiceringsdatum okänt) [online] tillgänglig via:
<http://www.ne.se/sok/bosk%C3%A9?type=NE> [2011-04-04]
sökord parterr (publiceringsdatum okänt) [online] tillgänglig via:
<http://www.ne.se/sok/parterr?type=NE> [2011-04-04]
sökord laga skifte (publiceringsdatum okänt) [online] tillgänglig via:
<http://www.ne.se/sok/laga+skifte?type=NE> [2011-04-06]
sökord boulevard (publiceringsdatum okänt) [online] tillgänglig via:
<http://www.ne.se/sok/boulevard?type=NE> [2011-04-12]
sökord esplanad (publiceringsdatum okänt) [online] tillgänglig via:
<http://www.ne.se/sok/esplanad?type=NE> [2011-04-12]

Regeringskansliets rättsdatabaser (1993) Naturvårdsförordningen (SFS 1993:1068) [online] tillgänglig via: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19931068.htm> [2011-04-10]

Regeringskansliets rättsdatabaser (1971) Väglagen (SFS 1971:948) [online] tillgänglig via:
<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19710948.htm> [2011-04-20]

Tryckta källor och litteratur

Bengtsson. R, Bucht. E, Degerman. S, Pålstam. Y, 1996, *Svenska Landsvägsalléer*. Stad och Land nr. 140. Alnarp: SLU.

Friberg. P, 1985, Linjer i landskapet, *Utblick Landskap*, Tema alléer, nr.4 Laholm: Trydells tryckeri.

Gunnarsson. A, 1987, *Fruktträdsallén*, Stencil serien, Institutionen för landskapsplanering, 87:13, Alnarp: SLU

Gustafsson. P. I, 1985, Drömmar i verkligheten, *Utblick Landskap*, Tema alléer, nr.4, Laholm: Trydells tryckeri.

Hansson. M, 1997, *De skånska trädgårdarna och deras historia*, Kristianstad: bokförlaget Signum i Lund AB.

Linn. B, 1985, Träd på rad i stad, *Utblick Landskap*, Tema alléer, nr.4, Laholm: Trydells tryckeri.

Linné. C, 1749, *Carl von Linnés Skånska Resa*, 1956 andra tryckningen, Malmö: AB Malmö ljustrycksanstalt

Lundqvist. K, 1996, Den rika räta linjen, *Utblick Landskap*, nr.4. Laholm: Trydells tryckeri

Mollet. A 1651, *Lustgården*, nyutgiven 2007 med tillägg av Jacobsson. A, Lindahl. G, Lundqvist. K & Nisbeth. Å, Uppsala: Gyllene Snittet HB.

Muller. D, 1858, *Trädgårdskonst*, andra upplagan, Stockholm: ALB Bonniers förlag.

Möller och Grönborg, Arkitekter og Planlaeggere AS, 1991, *Gröna och Säkra Vägar*, Rapport utarbetad av Vägverket i Malmöhus län.

Olsson. P & Jakobsson. Å, 2005, *Alléhandboken*, Regionmuseet Kristianstad, Lund: Wallin och Dalholm

Persson. B, 1996, Vägen till allén i *Svenska Landsvägsalléer*, Stad och Land nr. 137, Alnarp: Movium

Redaktionen, *Utblick Landskap*, 1985, Tema alléer, nr. 4, Laholm: Trydells tryckeri.

Sitte. C 1882, 1909, *Stadsbyggnad och dess konstnärliga grundsatser*, kommentarer av Göran Sidenbladh och utgiven i fjärde upplaga, Stockholm: Arkitektur förlag AB.

Trowbridge. P, Bassuk. N, 2004, *Trees in the Urban Landscape*: John Wiley and Sons

Bilder

Samtliga bilder i uppsatsen är tagna av författaren Isabelle Vramsten.